

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1. Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Bermotor Dalam Trayek

Trans Jogja merupakan angkutan orang dengan kendaraan umum bermotor dalam trayek karena Trans Jogja merupakan angkutan perkotaan dan sudah memiliki rute yang berbeda-beda tiap trayek.

Trayek merupakan lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Rute angkutan biasanya ditempatkan di lokasi dimana memang diperkirakan ada calon penumpang yang akan dilayani. Dalam suatu kota, pada umumnya rute yang melayani masyarakat lebih dari satu maka ditinjau secara keseluruhan akan ada suatu sistem jaringan rute yaitu sekumpulan rute yang bersama-sama melayani kebutuhan umum masyarakat. Dalam sistem jaringan tersebut akan terdapat titik-titik dimana akan terjadi pertemuan dua rute atau lebih. Pada titik-titik yang dimaksud dimungkinkan terjadi pergantian rute, karena pada kenyataannya seorang penumpang tidak selamanya dapat menggunakan hanya satu rute untuk perjalanannya dari satu tempat asal ke tempat tujuannya (Warpani, 2002)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, trayek angkutan umum terdiri dari beberapa bagian berikut ini.

1. Trayek Utama merupakan trayek yang memiliki jadwal yang tetap dan teratur. Trayek ini melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dan pendukung dengan ciri perjalanan ulang alik secara tetap.
2. Trayek Cabang, sama halnya dengan sistem pengoperasian pada trayek utama namun trayek cabang ini beroperasi pada kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.
3. Trayek Ranting merupakan trayek yang tidak memiliki jadwal yang tetap. Wilayah pelayanannya pada kawasan pemukiman penduduk. Sedangkan moda yang digunakan berupa mobil penumpang.
4. Trayek Langsung merupakan trayek langsung memiliki jadwal yang tetap. Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan pemukiman, dan berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk angkutan kota untuk menaik turunkan penumpang.

3.2. Standar Angkutan Umum Yang Layak dan Aman Digunakan

Banyak hal yang terjadi di angkutan umum jika angkutan tersebut tidak sesuai standar yang berlaku misalnya saja terjadi pencopetan hingga pelecehan dapat terjadi. Maka dari itu banyak masyarakat yang masih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Maka dari itu standar umum yang perlu diperhatikan saat menaiki angkutan adalah sebagai berikut ini (UU No. 22 tahun 2009).

1. Memiliki nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan.

2. Biasanya pengemudi menggunakan seragam dan dilengkapi identitas nama pengemudi dan perusahaan.
3. Lampu kendaraan berfungsi dan sesuai dengan standar.
4. Lapisan kaca yang digunakan tidak boleh terlalu gelap, persentase kegelapan paling gelap adalah 30%.

3.3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 dan Nomor 29 Tahun 2015

Peraturan menteri nomor 29 tahun 2015 merupakan tambahan atas peraturan menteri nomor 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang merupakan persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.. Peraturan menteri ini merupakan tolok ukur sebuah perusahaan dalam memulai sebuah usaha transportasi. Semua kebutuhan yang akan digunakan harus sesuai dengan apa yang ada dalam peraturan. Karena ini merupakan suatu keharusan agar masyarakat juga mendapat pelayanan yang terbaik.

Adapun manfaat standar pelayanan minimal bagi masyarakat adalah agar masyarakat di daerah memiliki jaminan untuk memperoleh pelayanan yang dapat memenuhi kebutuhan minimalnya maka pemerintah pusat perlu membuat kebijakan dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang harus dipenuhi oleh daerah. Standar pelayanan minimal memiliki nilai yang sangat strategis baik bagi

pemerintah daerah maupun masyarakat sebagai konsumen. Adapun nilai strategis tersebut adalah sebagai berikut ini.

1. Bagi pemerintah daerah, standar pelayanan minimal dapat dijadikan sebagai tolok ukur dalam penentuan biaya yang diperlukan untuk membiayai penyediaan pelayanan.
2. Bagi masyarakat, standar pelayanan minimal dapat dijadikan sebagai acuan mengenai kualitas dan kuantitas suatu pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Pelayanan dalam standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek ini harus memenuhi beberapa jenis yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

3.3.1. Keamanan

Keamanan yang dimaksud disini termasuk dalam kondisi fisik bus apakah layak jalan dengan kelengkapan bus mulai dari identitas kendaraan, lampu kendaraan hingga kaca *film* harus dalam kondisi yang baik. Identitas awak kendaraan juga diperhitungkan karena dengan begitu penumpang merasa lebih aman dan terpercaya.

3.3.2. Keselamatan

Keselamatan diartikan sebagai bidang kegiatan yang ditujukan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja (AM. Sugeng Budiono, 2003). Dalam menjalankan tugasnya sebagai awak kendaraan harus memiliki kompetensi baik itu keterampilan, pengetahuan dan perilaku yang baik. Keselamatan juga berasal dari dalam bus dengan dilengkapi

peralatan yang menunjang mulai dari pegangan penumpang berdiri hingga peralatan pemecah kaca dan alat pemadam api ringan.

3.3.3. Kenyamanan

Kenyamanan adalah suatu kondisi perasaan seseorang yang merasa nyaman berdasarkan persepsi masing-masing individu. Pada hal ini terdapat di kondisi bus dengan fasilitas yang menunjang atau tidak terutama dalam hal daya tampung penumpang, tempat duduk dan juga alat pengatur suhu bus.

3.3.4. Keterjangkauan

Keterjangkauan adalah kemampuan individu untuk bisa membayar sesuatu. Tarif Trans jogja yang dinilai sangat murah membuat masyarakat tidak segan untuk menaikinya. Dengan Rp. 3000 saja masyarakat dapat berkeliling jogja.

3.3.5. Kesetaraan

Kesetaraan yang dimaksudkan adalah kesetaraan tempat duduk baik untuk masyarakat biasa maupun masyarakat penyandang cacat terlebih ketersediaan tempat untuk kursi roda.

3.3.6. Keteraturan

Pada dasarnya pemberhentian tiap bus haruslah sudah memiliki jam-jam dimana harus berhenti dan berangkat secara teratur. Namun pada kenyataan bus sering terlambat, banyak faktor yang mempengaruhi mulai dari kemacetan hingga jarak antar halte yang cukup jauh. Maka dari itu keteraturan dalam pelayanan harus lebih ditingkatkan lagi agar masyarakat juga merasa puas dengan pelayanan tersebut.

3.4. **Kriteria Kinerja**

Menurut Hendarto (2001) untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem transportasi, maka diperlukan beberapa indikator yang dapat dilihat. Indikator tersebut yang pertama menyangkut ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, yang kedua bersifat kualitatif dan dinyatakan dengan mutu pelayanan.

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan adalah sebagai berikut ini.

- a. Kapasitas

Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang yang biasa dipindahkan dalam satu waktu tertentu. Peningkatan kapasitas biasanya dilakukan dengan memperbesar ukuran, mempercepat perpindahan, merapatkan penumpang, namun ada batasan-batasan yang harus diperhatikan yaitu keterbatasan ruang gerak yang ada, keselamatan dan kenyamanan.

- b. Aksebilitas

Aksebilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses secara mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat mendorong orang untuk menggunakannya.

2. Faktor kualitas pelayanan

a. Keselamatan

Keselamatan erta kaitannya dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang ketat, biasanya mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

b. Keandalan

Keandalan berhubungan dengan faktor-faktor seperti ketetapan waktu jaminan sampai di tempat tujuan.

c. Fleksibilitas

Fleksibilitas adalah kemudahan yang ada dalam mengubah sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.

d. Kenyamanan

Hal ini terkait tata letak tempat duduk, sistem sirkulasi udara dan fasilitas khusus dan waktu beroperasi.

e. Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya penggunaan transportasi menginginkan kecepatan yang tinggi, sehingga diperoleh efisiensi yang tinggi pula, namun hal tersebut dibatasi oleh masalah keselamatan.

f. Dampak

Dampak ini sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan sampai dengan dampak sosial yang ditimbulkan dengan adanya suatu operasi lalu lintas serta konsumsi energi yang dibutuhkan.

